



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ  
И СЪОБЩЕНИЯТА

ДО  
ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА  
В ПРОЦЕДУРАТА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ ЗА УСЛУГА НА  
„ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ СОФИЯ”

*Относно: Постъпили въпроси във връзка с процедурата за предоставяне на концесия за услуга на „Гражданско летище за обществено ползване София”*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,**

Във връзка с постъпили въпроси от заинтересовано лице относно процедурата за предоставяне на концесия за услуга на „Гражданско летище за обществено ползване София”, Ви уведомяваме, както следва:

№	Реф. номер	Тема	Въпрос	Отговор
1.	DP – 6.2.1& 6.4.1	Критерии за подбор	Споменато е, че летищният оператор трябва да има "водеща роля" в консорциума с "преобладаващ" процент на участие в него. Може ли да се изясни точното значение на "преобладаващ". Възможно ли е операторът на летището да притежава по-малко от 50% от акциите, но да има предварително договорен оперативен контрол и влияние върху операциите на летището (например да има правата да взема решения, свързани с управлението и дейността на летището)?	Преобладаващ процент на участие означава, че участникът в обединението, който ще доказва опита на участника в откритата процедура като летищен оператор, следва да притежава процент на участие, по-голям от сбора на процентите на всички останали участници в обединението. Този преобладаващ процент на участие следва и да позволява на участника в обединението, който доказва опита като летищен оператор, да има решаваща роля при вземането на решенията в общото събрание на учреденото за целите на концесионния договор проектно дружество,

				свързани с управлението и експлоатацията на летището
2.	DP – 6.4.1	Критерии за подбор	Ние разбираме, че участниците в консорциума трябва да поддържат своите проценти, както и контрола върху управлението, с изключение когато има писмено съгласие на концедента. Възможно ли е преди тръжната процедура да се договори представяне на списък със сценарии/критерии и ако те бъдат изпълнени, концедентът да се съгласи да не оттегля одобрението си? Това е в съответствие с операциите, при които членове на консорциуми се добавят или заменят, доколкото те отговарят на критериите на концедента.	Няма такава възможност. Съгласно чл. 6.4.4. в случай на определяне за концесионер на участник в процедурата, който е кандидатствал като обединение, което не е юридическо лице, концесията се предоставя на новоучредено капиталово търговско дружество, регистрирано по Търговския закон на Република България, или лице, регистрирано като търговец по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, в което участниците в обединението притежават целия капитал в съотношението от договора им за обединение, като участниците следва да запазят процентното си участие в капитала на дружеството – концесионер, правата си на глас в общото събрание, както и контрола в управлението му през целия срок на концесията, освен с изричното писмено съгласие на концедента. Предварителното въвеждането на сценарии/критерии, при изпълнението на които концедентът предварително да се съгласи, че ще дава одобрението си, може да бъде разбирано като изменение на Документацията за участие в процедурата за предоставяне на концесия.
3.	СА – 3.18	Регламентирана възвръщаемост	Правилно ли сме разбрали, че новият концесионер ще уговаря тарифите в директни преговори с авиокомпаниите, с цел постигането на 20.6% печалба преди данъчното облагане	Летищните такси на Летище София се определят по Методика за определяне на летищните такси, които се събират от летищния оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона

			(концесионна такса плюс регламентирана възвръщаемост)?	<p>превозени пътници или от летищния оператор с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България (Летище - София) - публикувана като Приложение № 1 от Наредбата за таксите.</p> <p>Методиката съдържа информация относно структурата на разходите, отнасяни към летищните такси.</p> <p>При определяне на Летищните такси, в съответствие с принципите на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (приета на 7 декември 1944 г. и ратифицирана с Указ № 596 от 4 август 1966 г. на Президиума на Народното събрание за присъединяване - ДВ, бр. 62 от 1966 г.) и при условията и по реда на Глава X „В“ (чл. 122е – чл. 122т) от Закона за гражданското въздухоплаване, към разходите за въвеждане на необходимите стандарти, осигуряващи безопасност и сигурно кацане и паркиране на въздухоплавателни средства, разходите за обслужването и сигурността на пътниците и разходите за концесионно плащане, се прибавя и процент на регулирана възвръщаемост, предложен в офертата на участника, определен за концесионер, в съответствие със следното условие – сумата на процентите на регулираната възвръщаемост и на концесионното плащане трябва да бъде равна на 20.6%.</p>
4.	DP - XIII	Стойност на концесията	Бихте ли могли да ни предоставите подробен модел и примерни изчисления на стойността на концесията? Ако да, от кога и в какъв формат?	Цялата налична информация относно определяне на стойността на концесията е посочена в Раздел XIII от Документацията за участие в процедурата. В тази връзка, моля

				също така да имате предвид и член 8 „Праг и метод за изчисляване на прогнозната стойност на концесиите“ от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година за възлагане на договори за концесии.
5.	PI	Финансови отчети	От финансовите отчети за 2015 г. ние разбираме, че 81 млн. лева от летищните такси до момента са събирани от държавата (не от летището) и 48 млн. лева са изплатени на летището, с цел финансиране на дейността му. След като концесията бъде факт, всички летищни такси ще се събират директно от летището (не от държавата) и летищната компания в замяна ще плаща годишна концесионна такса от 7% от общите приходи на държавата. Можете ли да потвърдите дали сме разбрали правилно. И има ли други източници за финансиране, които да бъдат взети предвид?	Участникът, определен за концесионер ще получи право да събира всички летищни такси, приходите от дейностите по наземно обслужване, които той изпълнява, както и приходите от извършване на стопански дейности. Концесионерът ще има задължение да заплаща годишно концесионно плащане в размер, определен съгласно офертата му, като размер на процент от нетните приходи на концесионера за съответната година, определен съгласно офертата на концесионера, но не по-малко от 7 на сто от общия размер на нетните приходи от всички дейности за текущата година, които са свързани с ползването на обекта на концесия. Размерът на годишното концесионно плащане не може да бъде по-малък от 9 957 000 лева без ДДС.